Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/8320

31. 07. 97

Antrag

der Fraktion der SPD

Änderung des „Sommersmog-Gesetzes" (Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 19. Juli 1995)

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die geltenden Regelungen zur Bekämpfung des Sommersmogs sind völlig unzureichend, da die Auslöseschwelle für Ozonalarm zu hoch ist. Obwohl in den letzten sechs Jahren der Grenzwert zur Auslösung von Ozonalarm von 240 µg/m³ insgesamt etwa 500mal überschritten wurde und dabei Spitzenkonzentrationen bis zu 336 µg/m³ gemessen wurden, wäre nach dem „Sommersmog-Gesetz" der Bundesregierung nur einmal am 9. August 1992 in Baden-Württemberg und Hessen Ozonalarm ausgelöst worden. Das liegt daran, daß die 240 µg/m³ an mindestens drei Meßstellen, die mindestens 50 km auseinander liegen, überschritten sein muß.

Hinzu kommt, daß durch eine Umstellung der Meßmethoden die Höhe der Ozonkonzentration auf zwei Arten vom Zahlenwert her gesenkt wurde:

- durch Umstellung der Kalibrierung der Meßgeräte sowie durch
- eine Normierung der gemessenen Ozonwerte auf 20° Celsius statt der bisherigen Normierung auf 0° Celsius.

In der Realität haben sich die Ozonwerte dadurch nicht geändert. Durch diese Änderung der Meßverfahren entspricht der jetzt gültige Auslösewert für Ozonalarm von 240 µg/m³ einem Wert von etwa 287 µg/m³ bodennahem Ozon nach den jahrzehntelang üblichen Meßverfahren, auf die sich auch praktisch die gesamte medizinische Literatur bezieht.

In Tierversuchen hat sich Ozon als krebserzeugend und gentoxisch erwiesen. Diese Forschungsergebnisse haben dazu geführt, daß die MAK-Wertekommission Ozon im Jahre 1995 als „begründet krebsverdächtig" eingestuft hat.

Ozon ist ein Reizgas, das vor allem für Kleinkinder und ältere Menschen, aber auch für viele Menschen mit Vorschädigungen an der Lunge und den Atemwegen sehr gefährlich ist. Ozon kann zu einer verstärkten Ausbreitung von Asthma und Allergien führen und

das Immunsystem schwächen. Es wirkt in der Regel erst langsam, wenn es dann aber zu zusätzlichen Reizen durch Temperaturwechsel, Staub oder Pollen kommt, breiten sich die Schäden rapide aus. Um die hohen, die Gesundheit und die Umwelt stark belastenden Ozonbelastungen in den Sommermonaten zu verringern, müssen die Vorläufersubstanzen des bodennahen Ozons, flüchtige organische Verbindungen (VOC) und Stickoxide (NOX), großflächig vermindert werden. Im Jahresmittel haben etwa 40 % der gesamten deutschen VOC-Emissionen und etwa 55 % der NOX-Emissionen ihren Ursprung bei Pkw und Nutzfahrzeugen. In Ballungsräumen betragen die NOX-Emissionen des Straßenverkehrs während der für die Ozonproblematik ausschlaggebenden Sommermonate sogar über 90 %. Daher müssen Minderungsmaßnahmen vor allem im Verkehrssektor ansetzen. Dazu gehören insbesondere die Neuordnung der Verkehrs- und Raumordnungspolitik zugunsten von Verkehrsvermeidung, der Ausbau von verkehrspolitischen Alternativen insbesondere der öffentlichen Verkehrsangebote, die Veränderung der Benzinzusammensetzung und die Minderung der Kraftstoffverbräuche bei Pkw durch Festlegung verbindlicher CO_2-Emissionsgrenzwerte bei der Neuzulassung von Kraftfahrzeugen.

Kurzfristige Maßnahmen zur Verminderung der Ozonbelastung müssen ein gestuftes Verfahren vorsehen, um zu verhindern, daß Grenzwerte, die zur höchsten Einschränkung führen, nämlich den Fahrverboten, erreicht werden. Dazu gehören zuerst:

- früheste Information der Öffentlichkeit, dann
- Geschwindigkeitsbegrenzungen und zuletzt
- flächendeckende Fahrverbote.

Dadurch kann eine signifikante Abnahme sowohl der Ozonvorläufersubstanzen wie auch der Ozonkonzentrationen selbst erreicht werden. Das hat die Übertragung der im Heilbronner Großversuch angewendeten Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr (Tempolimits und Fahrverbote) auf den Ballungsraum Berlin durch Messungen und Modellrechnungen gezeigt.

Das „Sommersmog-Gesetz" der Bundesregierung, das auf Tempolimits ganz verzichtet, und erst ab 240 µg/m³ neues Meßverfahren (entspricht etwa 287 µg/m³ altes Meßverfahren) Fahrverbote ausspricht, hat sich als unwirksam erwiesen. Fahrverbote als einzige Maßnahme sind auch nicht mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu vereinbaren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, folgende Maßnahmen zu ergreifen:

1. Die Bevölkerung ist über mögliche gesundheitliche Auswirkungen auf besonders empfindliche Gruppen, wie z. B. Kinder, Allergiker und ältere Menschen, ab 110 µg/m³ bodennahes Ozon neues Meßverfahren (120 µg/m³ altes Meßverfahren) als Mittelwert einer Stunde zu informieren. Diesen Wert schlägt auch die Weltgesundheitsorganisation vor. Dazu muß die

22. BImSchV geändert werden, in der bisher dafür ein Wert von 180 µg/m³ festgeschrieben wird.

2. Maßnahmen bei erhöhten Ozonkonzentrationen

   Das „Sommersmog-Gesetz" (Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 19. Juli 1995) ist anhand folgender Eckpunkte zu ändern. Es wird ein zweistufiges Vorgehen festgeschrieben:

   a) Erste Stufe des Ozonalarms ab 160 µg/m³ bodennahes Ozon neues Meßverfahren (180 µg/m³ altes Meßverfahren) mit folgenden Konsequenzen:

      Kraftfahrzeuge und Krafträder dürfen auf einer Autobahn mit einer Geschwindigkeit von höchstens 80 km/h (Pkw und Krafträder) bzw. 60 km/h (Lkw) und auf anderen außerörtlichen Straßen höchstens mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h fahren.

      Darüber hinaus ist die Benutzung von Kraftfahrzeugen ohne Abgasreinigungsanlagen mit einem Erstzulassungsdatum vor 1987 untersagt.

   b) Ozonalarm der Stufe 2 ab 210 µg/m³ bodennahes Ozon neues Meßverfahren (240 µg/m³ altes Meßverfahren):

      Maßnahmen im Verkehrsbereich:

      Bei Überschreiten dieses Wertes gelten flächendeckende Fahrverbote für Pkw ohne Dreiwegekatalysator, alle nichtschadstoffarmen Diesel-Pkw sowie für Lkw, die nicht der Euronorm I entsprechen. Weiterhin dürfen Kraftfahrzeuge, die durch Elektro- oder Gasmotoren angetrieben werden, sowie Krafträder mit geregeltem Dreiwegekatalysator fahren.

      Es sind begrenzte Ausnahmen vorzusehen für

      - Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,
      - Mietomnibusse,
      - Taxen und Mietwagen,
      - Krankenkraftwagen,
      - Arztwagen und Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich behindert sind,
      - Versorgungsfahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs und der Eisenbahnen,
      - Versorgungsfahrzeuge der öffentlichen Energie- und Wasserversorgung, der Hausmüllentsorgung, wenn die Fahrten unaufschiebbar sind,
      - Fahrzeuge der Feuerwehr und der Einrichtungen des Katastrophenschutzes.

Im Einzelfall können die zuständigen Behörden auf Antrag Ausnahmen zulassen, soweit die Benutzung der Kraftfahrzeuge im öffentlichen Interesse oder zur Aufrechterhaltung des Produktions-

ablaufs oder zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen dringend geboten ist. Diese Ausnahmen sollen auf drei Jahre befristet werden.

Der im „Sommersmog-Gesetz" vom 19. Juli 1995 vorgesehene Ausnahmekatalog, der auch Berufspendler und den Reiseverkehr umfaßt, durchlöchert die vorgesehenen Regelungen und ist darüber hinaus in der Praxis nicht vollziehbar.

Industrielle Maßnahmen bei der zweiten Stufe des Ozonalarms: Sowohl die NOX-Emissionen wie die VOC-Emissionen sollten um 40 % gesenkt werden. Dazu sind auch Produktionseinschränkungen vorzusehen. Hierfür sind die zuständigen Behörden der Länder aufgrund eines Erlasses anzuhalten, vorrangig die Anlagen zu überprüfen, die nicht mit fortschrittlichen Abgasreinigungssystemen ausgerüstet sind.

Darüber hinaus ist die Verwendung lösungsmittelhaltiger Farben und Lacke während der sommerlichen Ozonperioden einzuschränken.

Maßnahmen, die überwiegend mittel- und langfristig wirken, aber von zentraler Bedeutung für eine dauerhafte Senkung bodennaher Ozonkonzentrationen sind:

a) Ausbau von verkehrspolitischen Alternativen, zur Stärkung des Umweltverbundes insbesondere der öffentlichen Verkehrsangebote,

b) Neuordnung der Verkehrs- und Raumordnungspolitik zugunsten von Verkehrsvermeidung,

c) Verbot bzw. Begrenzung auf unter 1 % von Benzol im Benzin (in den USA seit langem Standard),

d) Minderung der Kraftstoffverbräuche bei Pkw durch Festlegung verbindlicher CO_2-Emissionsgrenzwerte bei der Neuzulassung von Kraftfahrzeugen,

e) Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Bundesautobahnen im Rahmen einer europäischen Harmonisierung,

f) Verminderung der Ozonvorläufersubstanzen im Straßenverkehr durch die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene und die Wasserwege.

Bonn, den 26. Juni 1997

Rudolf Scharping und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333